

Réminiscences ferroviaires d'il y a un siècle

par Paul Perrin, Morges

ancien Chef d'Exploitation du 1^{er} Arrondissement CFF

L'ouverture à l'exploitation de la ligne Bouveret-Martigny, le 14 juillet 1859, et son inauguration officielle le 6 août suivant¹, n'ont pas laissé beaucoup de traces dans les journaux de l'époque. Ceux-ci sont remplis de reportages sur la bataille de Solferino (24 juin 1859), sur les pourparlers de Villafranca et sur la question du rattachement de la Savoie à la France qui se posait alors.

L'Académie Chablaisienne, à Thonon-les-Bains, que nous remercions ici, nous a fort aimablement envoyé deux récits parus à l'époque dans un journal d'Evian au nom charmant de *Nymphe des Eaux* et qui ont fait l'objet d'un exposé à cette Académie par M. Francis Baud, d'Evian, le 9 janvier 1962.

Un voyage en Bas-Valais en 1859

L'auteur du récit s'est embarqué le jeudi 14 juillet 1859 à Evian sur le bateau à vapeur *Italie* qui, selon la *Gazette du Valais*², conduisait pour la première fois des voyageurs de Genève au Bouveret par la côte sarde. Après « moins d'une heure » de navigation, le bateau arrive à destination, mais cédon la parole au correspondant de la *Nymphe des Eaux*³ :

¹ Nous en avons parlé déjà dans notre étude sur *Les débuts du chemin de fer en Valais*, parue en novembre 1961 dans les *Annales valaisannes* ; nous avons pensé toutefois qu'il ne serait pas sans intérêt de développer un peu ce que nous avions dit aux pp. 132-133, grâce surtout aux informations que nous devons à l'obligeance de M. John Baud, secrétaire de l'Académie Chablaisienne, à Thonon.

² N° du 24 juillet 1859.

³ N° du 31 juillet 1859.

En cet endroit — il s'agit donc du Bouveret —, la voie ferrée a été conquise sur l'eau et une longue série d'élégantes voitures s'avancait sur la jetée et se mirait dans le lac, précédée d'une locomotive qui frémissait d'impatience. A un moment donné, la foule des voyageurs et des invités se hisse dans les wagons et se prélassait sur des coussins moelleux, attendant avec une sorte d'anxiété que la vapeur ait fait entendre son dernier signal. Le train s'ébranle enfin ; le Bouveret semble s'éloigner ; les arbres, les clôtures, les haies semblent se confondre dans une teinte grisâtre, et la belle nappe bleue que nous admirions au départ se réduit à un point brillant qui va trop tôt disparaître.

Après ce début solennel, le narrateur décrit rapidement le trajet du Bouveret à Monthey. La Porte du Scex une fois franchie, « nous nous lançons à pleine vapeur, dit-il, dans les marais de Vouvry ». L'auteur aurait-il été davantage impressionné s'il s'était trouvé dans les fameux Marais Pontins ? Puis, tour à tour, le canton de Vaud et le canton du Valais attirent son attention. A sa gauche, il aperçoit de loin les « coquettes stations » de Roche, Chessall, Yverne, Aigle, Saint-Triphon, et, naturellement, la « cime sourcilleuse » des Diablerets qui domine la plaine vaudoise. Par la portière de droite, et de plus près, il voit défiler les villages de Vionnaz, de Muraz, de Collombey, qu'il orthographe *Colombex*. Enfin voici « la jolie ville de Monthey, où le train s'arrête pendant quelques instants ».

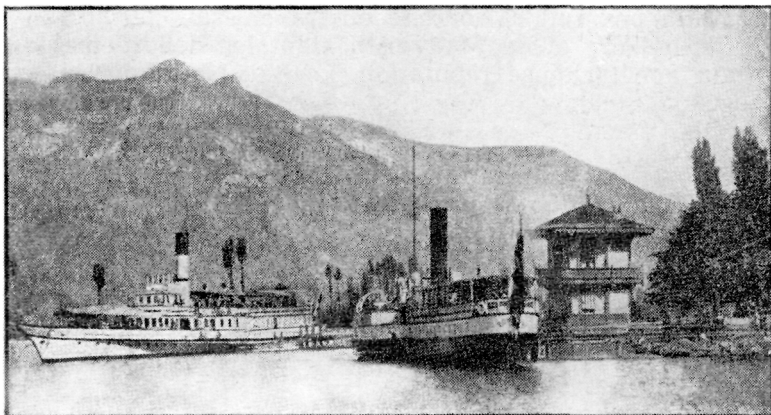
Il faut reconnaître que la beauté du paysage, déjà remarquée par Montalembert, ne laisse pas insensible notre chroniqueur :

A peine avons-nous eu le temps de jeter un regard rapide sur les environs pittoresques de Monthey et sur la riante vallée de Champéry, que déjà nous franchissons le torrent de la Vièze sur un pont américain et que nous atteignons Massongex. Mais, à mesure que nous nous rapprochons de Saint-Maurice, le panorama change, la vallée se resserre. Le Rhône, qui jusque-là s'était étendu sans obstacle dans les plaines du Bas-Valais, est endigué par la nature ; de hautes parois de rochers le contiennent dans des limites infranchissables, et forment un étroit défilé et un point stratégique important. Sur chaque rive du fleuve, les Dents du Midi et de Morcles élèvent jusqu'aux nues leurs pics étincelants, et le mont Catogne, aux formes imposantes, apparaît sur le dernier plan et semble fermer la vallée.

Cette vallée fermée, un tunnel l'a ouverte. Cela donne l'occasion à l'auteur de méditer un instant sur la grandeur des inventions humaines, et de les comparer — assez superficiellement — aux valeurs traditionnelles :

Tout à coup, ce splendide spectacle disparaît ; le train s'enfonce pendant l'espace d'un demi-kilomètre dans les entrailles du rocher de Saint-Maurice, et reparait bientôt à la lumière pour s'arrêter à la station de cette ville.

La mesure indiquée est à peine surfaite. Le tunnel de Saint-Maurice, percé en 1858, avait alors une longueur de 460 mètres.



La « Gare maritime » du Bouveret

d'après une ancienne carte postale reproduite dans la *Feuille d'Avis de Lausanne* du 7 avril 1961.

Cette vue, prise du lac, complète celle que nous avons publiée dans les *Annales valaisannes* en 1961, p. 122, et qui montrait la même gare vue de terre.

Le buffet était aménagé au premier étage du pavillon ressemblant à un édifice chinois.

Sur le lac évoluent, à gauche, le *Lausanne*, et à droite le *Bouveret*, bâtiment doté d'une haute cheminée. Ce dernier bâtiment n'existe plus.

Les travaux de protection contre des chutes de pierre, l'ont, depuis lors, prolongé de 31 mètres du côté de Saint-Maurice. En parlant « d'un demi-kilomètre », la *Nymphe des Eaux* faisait bonne mesure sans trop s'écarter de la réalité... Mais reprenons la lecture :

Nous avons maintenant à nos côtés l'Abbaye de Saint-Maurice, ce vieux monastère des Alpes, qui semble regarder avec étonnement, du haut de son antique clocher, les progrès de l'industrie humaine. Remarquable contraste du Moyen Age et de l'ère moderne ! La vapeur vient mêler aux sons plaintifs du beffroi sa voix stridente et moqueuse.

On ne saurait dissocier la ville de Saint-Maurice et la commune de Lavey, qui en est presque un faubourg, mais qui appartient au canton de Vaud dont elle constitue les extrêmes confins en cette région. Du train, le voyageur adresse un salut au « joli village de Lavey, à demi-caché derrière une bouffée de verdure », sur l'autre rive du Rhône.

Le train poursuit sa marche en franchissant les torrents de Saint-Barthélemy et de Mauvoisin, dont les débordements leur ont valu une fâcheuse réputation. Le Bois-Noir, que le convoi traverse ensuite, n'a pas meilleure renommée, car ce fut autrefois, dit-on, un repère d'aventuriers si ce n'est de brigands ! Pour écarter ces sinistres souvenirs, les voyageurs perçoivent heureusement « les mugissements du Rhône, qui bondit de chute en chute sur son lit hérissé de rochers ». Aujourd'hui le fleuve est dompté : un barrage lui enlève plus de la moitié de ses eaux pour les diriger, par un canal creusé sous la montagne, à l'usine souterraine de Lavey qui transforme l'énergie fluviale en lumière et en force ! Mais en juillet 1859, le Rhône était libre encore ! Il s'était répandu dans la plaine en amont des « buttes d'Evionnaz » et y avait formé « un immense lac ». Le chroniqueur ne lui accorde qu'un regard, car il préfère « suivre des yeux la marche rapide des wagons »...

La cascade de Pissevache se présente bientôt dans toute sa majesté ; la poussière liquide qui s'en échappe arrive jusqu'à nous, et nous voyons voltiger au milieu d'elles les brillantes couleurs de l'arc-en-ciel.

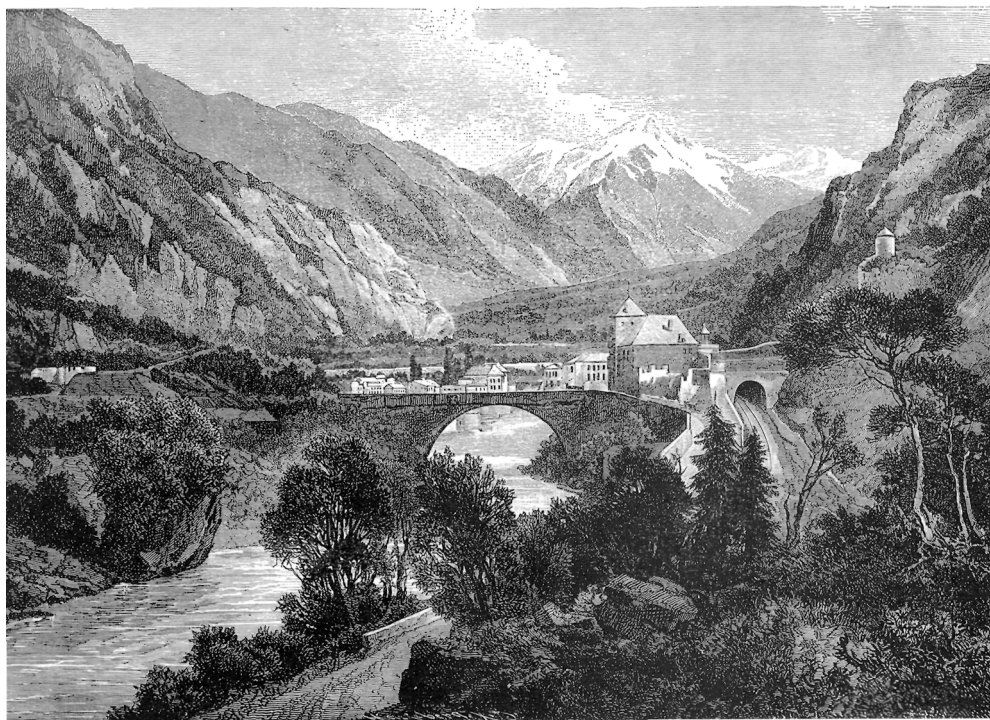
Pauvre cascade, dont le nom pittoresque continue peut-être d'amuser les badauds, mais dont la majesté a disparu... Admirée des voyageurs qui lui faisaient place dans leurs récits, illustrée par maintes gravures et estampes de l'époque romantique, la belle cascade d'autrefois est maintenant réduite, par la « retenue » de Salanfe, à un filet d'eau où l'imagination ne saurait plus retrouver aucune trace d'arc-en-ciel, aucune gouttelette qui évoque une perle ou un diamant !...

Mais reprenons le récit du voyageur de 1859, que l'allure du train émerveillait si fort, allure qui, aujourd'hui, paraîtrait sans doute intolérable lenteur :

Nous passons, dit-il, comme l'éclair devant la gorge étroite et sauvage du Trient, nous franchissons d'un bond le pont de la Dranse, et nous arrivons lentement à la gare de Martigny, qui est le terme du voyage.

Une gare qui n'était encore qu'un hangar en planches !

Arrivés là, notre premier mouvement fut de regarder nos montres : nous avions mis une heure et un quart pour faire ce trajet. Habitué comme nous l'étions au fatigant voyage de Martigny dans des voitures publiques qui nous cahotaient pendant cinq heures, nous ne pouvions croire que la course se fut accomplie si vite, et nous nous entretenions, en suivant la longue route poussiéreuse qui conduit à la ville, du magnifique spectacle qui s'était déroulé sous nos yeux.



Défilé de Saint-Maurice et entrée du tunnel du côté de Massongex.

Gravure anonyme de 1860 environ.

Collection Ulysse Casanova

Au cours des conversations, le correspondant de la *Nymphe des Eaux* apprend que la Compagnie du Chemin de fer d'Italie ouvrira bientôt à l'exploitation la « section de Martigny à Sion », et « qu'elle se dispose à continuer l'exécution de son réseau par le Chablais et l'Ossola ». Et il conclut dans l'enthousiasme :

Voilà donc enfin réalisée l'idée de la ligne du Simplon, émise par le plus grand capitaine des temps modernes.

Un instant nous avons pensé que l'auteur voulait désigner sous ce compliment flatteur le fameux comte de La Valette, qui fut, malgré bien des intrigues et des déboires, l'initiateur, intéressé sans doute, mais génial et tenace de la ligne internationale du Valais. Ainsi faisant, La Valette mettait ses pas, si l'on peut dire, sur ceux de Napoléon, qui fut bien « le plus grand capitaine des temps modernes » dont parle notre narrateur, et dont le souvenir restera toujours attaché à la route du Simplon qu'il fit construire.

La *Gazette de Lausanne*⁴ publia aussi un récit de cette « première », d'après une correspondance de Morges au journal *La Suisse* de Genève. Ce récit complète les indications de la feuille évia-naise en rappelant une déconvenue arrivée au Bouveret quelques jours plus tôt : « Les premiers wagons lancés sur la voie de la jetée étaient, en effet, tombés dans le lac »... Mais M. de La Valette n'était pas homme à se laisser décourager : il se proposa même de construire là « une ville et un port convenable »...

Quant au convoi inaugural du 14 juillet, le correspondant morgien fut frappé de voir qu'il avait attiré « à chaque station des groupes nombreux de Valaisans au visage ébahi devant la locomotive ». Enfin, à Saint-Maurice, il relève que des troupes du génie de la Confédération travaillaient à établir des batteries étagées pour la défense du tunnel, ce qui répondait aux recommandations exprimées par le général Guillaume-Henri Dufour dans une lettre du 17 juin 1857 au Département fédéral militaire.

⁴ N° du 21 juillet 1859.

Inauguration à Martigny

Le voyage du 14 juillet, si réussi qu'il fût, n'était pourtant qu'une sorte de préambule ou d'avant-goût, en attendant la journée officielle d'inauguration qui eut lieu le samedi 6 août 1859. Nous y retrouvons le même correspondant de la *Nymphe des Eaux*, qui publia le lendemain déjà dans son journal⁵ un compte rendu presque lyrique, qui constitue cependant un témoignage intéressant sur cette manifestation. Comme ce récit complète heureusement nos informations, nous n'hésitons pas à le reproduire dans son intégrité :

L'inauguration solennelle de la ligne d'Italie a eu lieu samedi dernier 6 courant, car l'ouverture dont nous avons entretenu nos lecteurs dans un de nos précédents numéros, n'était qu'une sorte de prise de possession de la ligne, sans démonstration extérieure.

Cette fois-ci il s'agit d'une fête splendide, d'une exhibition brillante à laquelle étaient conviés une multitude d'invités de la France, de la Suisse, des Etats Sardes et de l'Angleterre, que le bateau *l'Italie* avait ramenés de Genève ou recueillis sur les bords du lac, au milieu des salves répétées de toutes les artilleries des côtes du Léman.

La jetée du Bouveret sur laquelle s'avancait le train disparaissait cette fois sous une couche épaisse de feuillage, végétation improvisée de la veille, qui donnaient à la tête de la ligne un aspect des plus gracieux.

De nombreux arcs de triomphe s'élevaient dans les airs ; des mâts de cocagne, surmontés de banderoles aux couleurs des Cantons Suisses, étaient établis partout. Tous les drapeaux, agités par le vent, se mêlaient sans distinction de nationalités : symbole de l'union et de la fraternité qui doit être la conséquence des conquêtes de l'industrie.

La locomotive qui nous remorquait, semblable à la fiancée que l'on conduit à l'autel, était ornée de rubans et de fleurs.

Partout les marques de la plus affectueuse sympathie accompagnaient le train d'honneur. Les Valaisans descendaient en foule de leurs montagnes ; tous applaudissaient à l'ère nouvelle qui va s'ouvrir pour le pays. A chaque station les autorités locales, invitées à représenter dans cette solennité leurs différents administrés, viennent prendre place au milieu des acclamations générales.

A Martigny, un reposoir est préparé pour recevoir la réunion nombreuse des invités, qui écoute dans un religieux silence l'allocation de Mr le Curé de Martigny. Après avoir, dans un discours bien senti et plein d'une louable tolérance, fait comprendre qu'une religion éclairée est essentiellement compatible avec les progrès de l'industrie humaine, Mr le Curé a répandu l'eau sainte sur les machines et appelé les bénédictions du ciel sur la prospérité de l'entreprise.

On s'est réuni ensuite dans les splendides salons de l'hôtel Clerc de la ville, où Chevet, de Paris, avait organisé un des plus splendides festins qui se soient jamais vus sous le ciel valaisan. Les tables étaient éclatantes d'argenterie, de cristaux et de lumières ; des pièces de poisson monstrueuses, des pâtés pantagruéliques s'étaient aux yeux affriandés des gourmets.

⁵ N° du 7 août 1859.

Joignez à cela l'aspect gracieux des fleurs dont les suaves parfums enivraient toutes les olphactives, en attendant que les papilles nerveuses du goût reçussent à leur tour les impressions délicieuses des mets les plus succulents.

Je ne vous ferai point le détail du menu, je ne vous parlerai point de cette avalanche de vins exquis que la vapeur nous avait amenés de Madère, de Bourgogne, de Bordeaux, de Champagne ; je vous ferai grâce de ces bisques succulentes, de ces sauces moelleuses, de ces sorbets délicats, de ces croque-en-bouche croustillants, de ces bombes juteuses...

Peut-être avait-on un peu trop oublié les vignobles valaisans, ou l'oubli est-il seulement le fait du chroniqueur ? Celui-ci n'oublie pas, par contre, de nous rapporter la quintessence de la fête oratoire qui accompagna la fête gustative :

Vous devez penser que cette réunion nombreuse ne pouvait se terminer sans toast, car le toast est le complément indispensable de tout banquet qui se respecte.

Mr le Président Ach. Morisseaux prend la parole et porte à la prospérité de l'entreprise un toast qui est couvert immédiatement par des applaudissements frénétiques et par un cliquetis général de tous les verres présents à la solennité.

Mr le Comte de La Valette, avec ce talent particulier qui le distingue, porte un toast aux différents pays que le chemin de fer doit traverser et féconder ; à la libre Suisse, à la valeureuse Sardaigne dont les représentants ont bien voulu figurer dans cette modeste réunion ; enfin à la France, cette terre généreuse, cette amie sincère de tous les progrès, dont les puissants capitaux ont contribué pour une part considérable aux succès de la ligne d'Italie.

L'infatigable La Valette triomphait : c'est à lui qu'allaient tous les éloges pour la réalisation persévérante de son audacieuse entreprise, et lui-même renvoyait tous les éloges avec cet art subtil et fascinateur dont il avait le secret.

Si la feuille éviaisaise n'a retenu que ces deux discours, le *Journal de Genève*⁶ complète quelque peu l'énumération des orateurs dans le bref compte rendu qu'il publia de la fête.

Il souligne également que M. le Curé de Martigny a prononcé un discours « dont on ne saurait trop louer le bon sens parfait et la haute tolérance ». Le chanoine Pierre-Antoine-Joseph Dal-lèves⁷, qui dirigeait la paroisse de Martigny depuis l'année précédente et qui la dirigera jusqu'à sa mort en 1874, avait eu, vraiment, l'inspiration heureuse.

⁶ N° du 9 août 1859.

⁷ J.-E. Tamini et P. Délèze : *Nouvel Essai de Vallesia Christiana*, Saint-Maurice, 1940, pp. 197 et 438.



La Ville de Martigny

avec, dans la plaine, à gauche, la grande courbe ferroviaire.

Détail d'une lithographie de J. Dajoz, 1872

Le *Journal de Genève* cite ensuite les orateurs du banquet : MM. de Bourmont, Fontanel, de Monterneau, Duchosal, le comte de La Valette, Laya et plusieurs Valaisans, un Anglais très spirituel dont le nom lui échappe, et le colonel Reymond. Si l'on comprend que le journal genevois indique, avec les orateurs français, deux magistrats de Genève, les conseillers d'Etat Jean-Henri Duchosal et Adolphe Fontanel, on regrette qu'il ne nous ait pas transmis les noms des orateurs valaisans. Sans doute y eut-il parmi eux Alexis Gay, qui était président de la Ville depuis les élections de l'année précédente ⁸.

Il serait d'autant plus intéressant de recueillir un écho des paroles prononcées en cette occasion par « plusieurs Valaisans », qu'il y eut un petit incident. M. de Monterneau exprima, en effet, « ses regrets de l'absence du gouvernement valaisan qui

⁸ Philippe Farquet : *Martigny, Chroniques, sites et histoire*, Martigny, 1953, p. 382.

a eu des motifs qu'on ignore pour s'abstenir de prendre part à une fête qui touche de si près aux grands intérêts du pays »... Le *Nouvelliste vaudois*⁹ signale lui aussi l'absence des autorités cantonales du Valais, absence qui fut très remarquée. Quelle en était la raison exacte ? Controverses sur le tracé de la voie et l'emplacement de la gare de Martigny ? Insatisfaction des horaires et des correspondances entre les trains et les bateaux au Bouveret ? Appel à un maître-queux parisien plutôt qu'aux hôteliers locaux pour l'organisation du banquet ? Rejet des vins valaisans ? Préoccupations politiques ou financières ?... Sans doute un peu de tout cela. Aussi, à défaut d'indications plus précises, imitons l'aimable discrétion de M. de Monterneau qui déplorait l'absence du gouvernement valaisan pour « des motifs qu'on ignore »...

Quant au banquet, « comme seul Chevet sait les ordonner », le correspondant du *Journal de Genève* termine son bref compte rendu en opinant que « les nombreux représentants de la presse parisienne se chargeront sans doute de servir à leur public ces splendeurs culinaires »...

Ainsi Martigny eut bien aussi sa fête, moins houleuse que celle de Sion le 29 septembre 1860, moins prolongée et moins brillante peut-être que celle de Sierre qui dura trois jours en septembre 1868. La fête de Martigny n'en fut pas moins jugée « splendide » par la *Gazette du Valais*¹⁰ comme par les journaux d'Évian et de Genève.

Autour d'un menu . . .

Ces quelques aperçus fugitifs ne remplacent pas, hélas ! un de ces menus lithographiés sur carton rose ou bleu pâle comme on en découvre parfois dans les archives de cette époque et qui nous donnent une idée plus précise de la variété des mets et des vins offerts pour de telles agapes. Il semble bien que l'on avait alors recours à des restaurateurs de Paris (comme Chevet), qui amenaient chez nous « par la vapeur » les services en argent, les victuailles et les vins exquis...

Le menu de Martigny, qui n'a pas été retrouvé jusqu'ici, devait ressembler à celui qui fut présenté à Fribourg le

⁹ N° du 9 août 1859.

¹⁰ N° du 14 août 1859.

2 septembre 1862 pour l'inauguration de la ligne Lausanne-Fribourg, et que nous livrons à la méditation des lecteurs :

MENU ¹¹

*du diner offert par la Compagnie des chemins de fer
de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et
de Genève à Versoix*

*A l'occasion de l'Inauguration de la ligne
de Lausanne à Fribourg
le 2 septembre 1862*

*Potage à la faubaine
Truites du Rhône sauce Gènoise
Filet de bœuf à la jardinière
Poulardes de Bresse aux tomates
Chevreuil à la chasseur
Chaud froid de Perdreaux*

*Punsche à la Romaine
Choux-fleurs à la crème
Dindonnaux truffés
Jambon et langue en gelée
Galantine truffée*

*Compote de poires
Constantine
Fromage de Chantilly
Gelées aux Rhum (sic)*

Dessert

*Vins :
Madère
Yvorne
Bourgogne
Bordeaux
Hermitage blanc
Champagne*

L'expérience de Martigny avait sans doute porté ses fruits, puisqu'aux Madère, Bourgogne, Bordeaux et Champagne — les quatre grands qui se retrouvaient à Fribourg — s'ajouta cette fois le vaudois Yvorne.

¹¹ Nous reproduisons le texte conservé au Musée du Vieux-Lausanne, en respectant son orthographe.

Pour être exact, il aurait fallu écrire : *Potage Faubonne*,... *Punch*,... *Dindonnaux*,... *Gelées au Rhum*. Cf. Prosper Montagné : *Larousse gastronomique*, Paris, 1938, pp. 465, 863, 900-901, 426-427, 533-534, 921.

Il peut être intéressant de rappeler que la *Sauce Gènoise* est appelée aujourd'hui *Sauce Genevoise*, ce qui s'accorde joliment avec des *Truites du Rhône*. Cf. *ibid.*, pp. 535, 536, 952, 953.

Y a-t-il lieu de penser que l'*Hermitage blanc* était valaisan ? On en peut douter ! La France produisait — et produit encore — le vin de ce nom, un vin célèbre et qui intrigua fort Horace-Bénédict de Saussure : celui-ci explique, en effet, de façon très détaillée, les raisons géologiques et le traitement qui font la renommée de ce vin, dont le nom est emprunté à une chapelle voisine, la chapelle de l'Hermitage, aujourd'hui l'Ermitage, sur un coteau de la Commune de Tain, dans le Département de la Drôme, sur la rive gauche du Rhône¹². « Le vin blanc de l'Ermitage, écrit le *Larousse gastronomique*, est d'une belle couleur jaune dorée ».

Sans doute est-ce de ce cru fameux que provenait le vin servi au banquet de Fribourg du 2 septembre 1862... Pourtant, un doute subsiste, car le Valais a aussi son *Ermitage*, issu sans doute d'un cépage de la Drôme. La question présente un intérêt pour l'histoire économique et vinicole du Valais, et je la soumets à l'attention du D^r Henry Wuilloud, membre de notre Société d'Histoire et éminent œnologue... On peut rappeler aussi que dans le *Rapport annuel de la Ligne d'Italie* de 1857, La Valette porte témoignage de la renommée des vins du Valais, puisqu'il écrit : « Ses vins s'exportent dans les provinces les plus reculées de l'Allemagne »¹³... On comprend dès lors d'autant moins l'absence des crus valaisans au banquet de Martigny du 6 août 1859, si brillant par ailleurs, comme celui de Fribourg du 2 septembre 1862.

Restons-en là, de crainte d'éveiller chez nos lecteurs des envies irréalisables ! Mais peut-être s'en consoleront-ils en remerciant les dieux de leur épargner les embarras d'estomac que les banquets d'autrefois ne devaient pas manquer de susciter chez leurs plus ardents participants...

¹² Charles Gos : *Voyage de Saussure hors des Alpes*, Attinger, Neuchâtel et Paris, pp. 122 et suiv. — Cf. *Larousse gastronomique*, p. 447.

¹³ Cité dans notre étude sur *Les débuts du chemin de fer en Valais*, dans *Annales valaisannes*, 1961, p. 105.